



交通政策審議会陸上交通分科会自動車部会

**豊かな未来社会に向けた自動車行政の
新たな展開に関する小委員会**

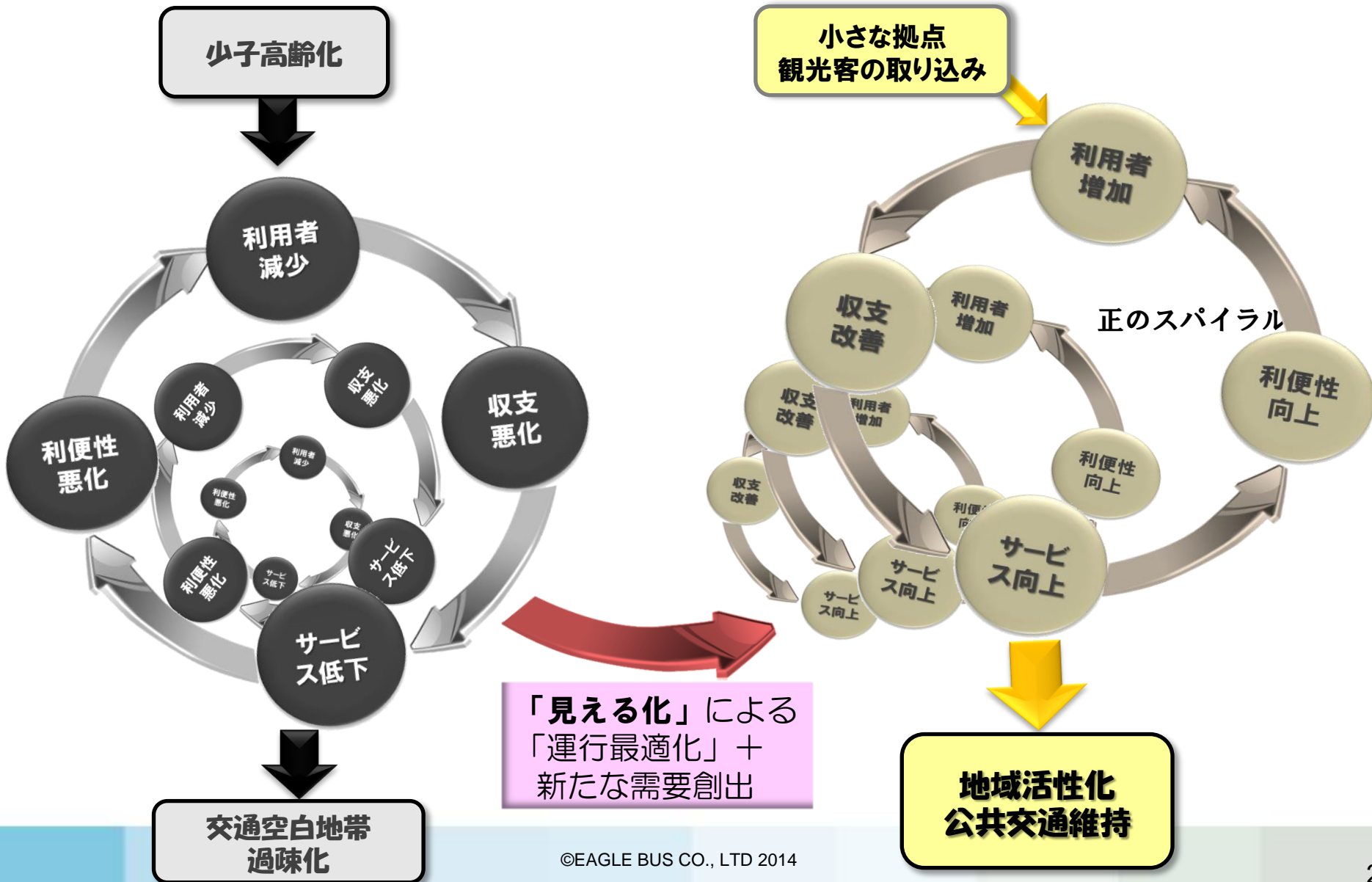
2014年10月21日

イーグルバス株式会社



©EAGLE BUS CO., LTD 2014

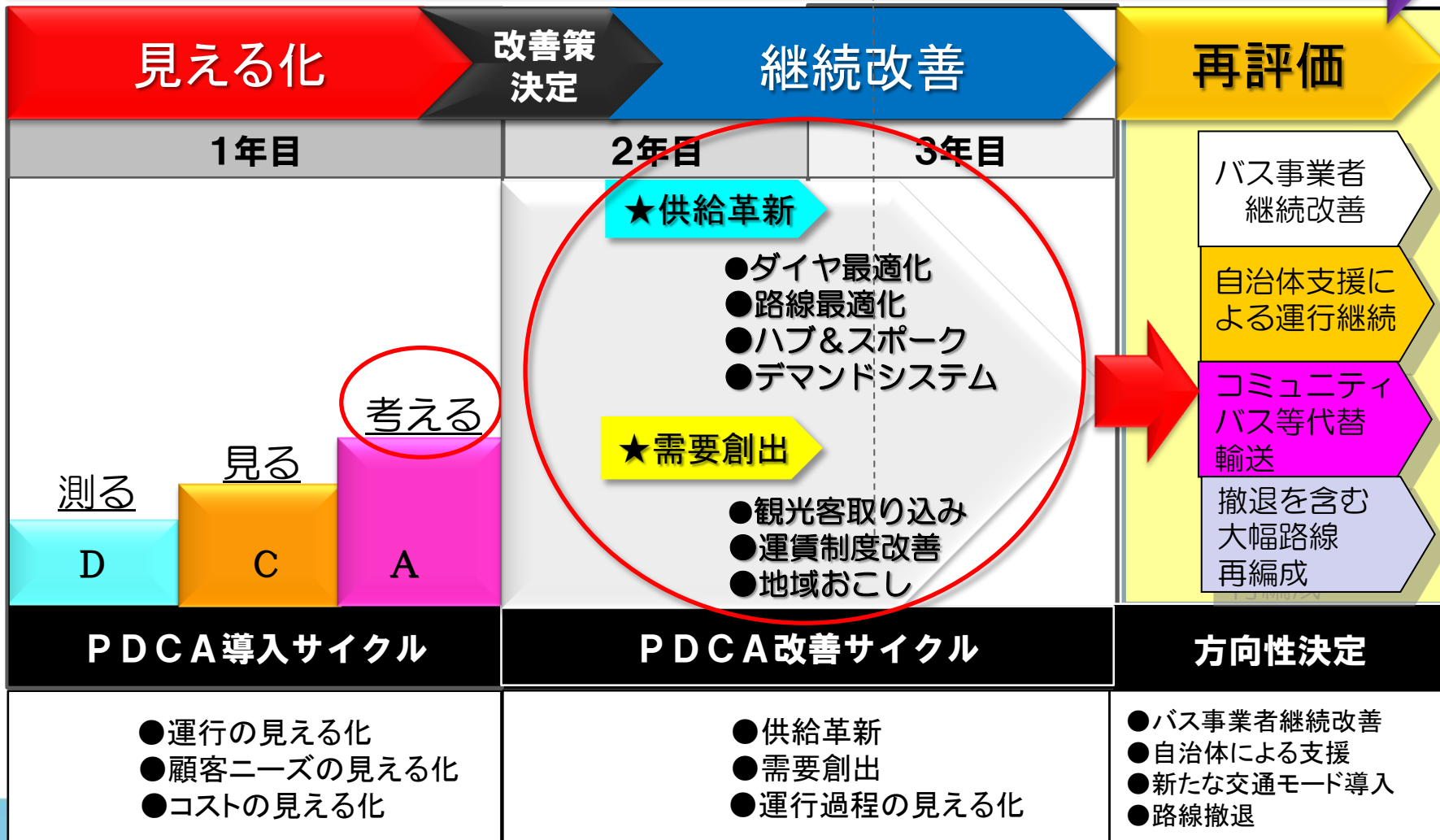
乗合バス事業を負のスパイラルから正のスパイラルへ

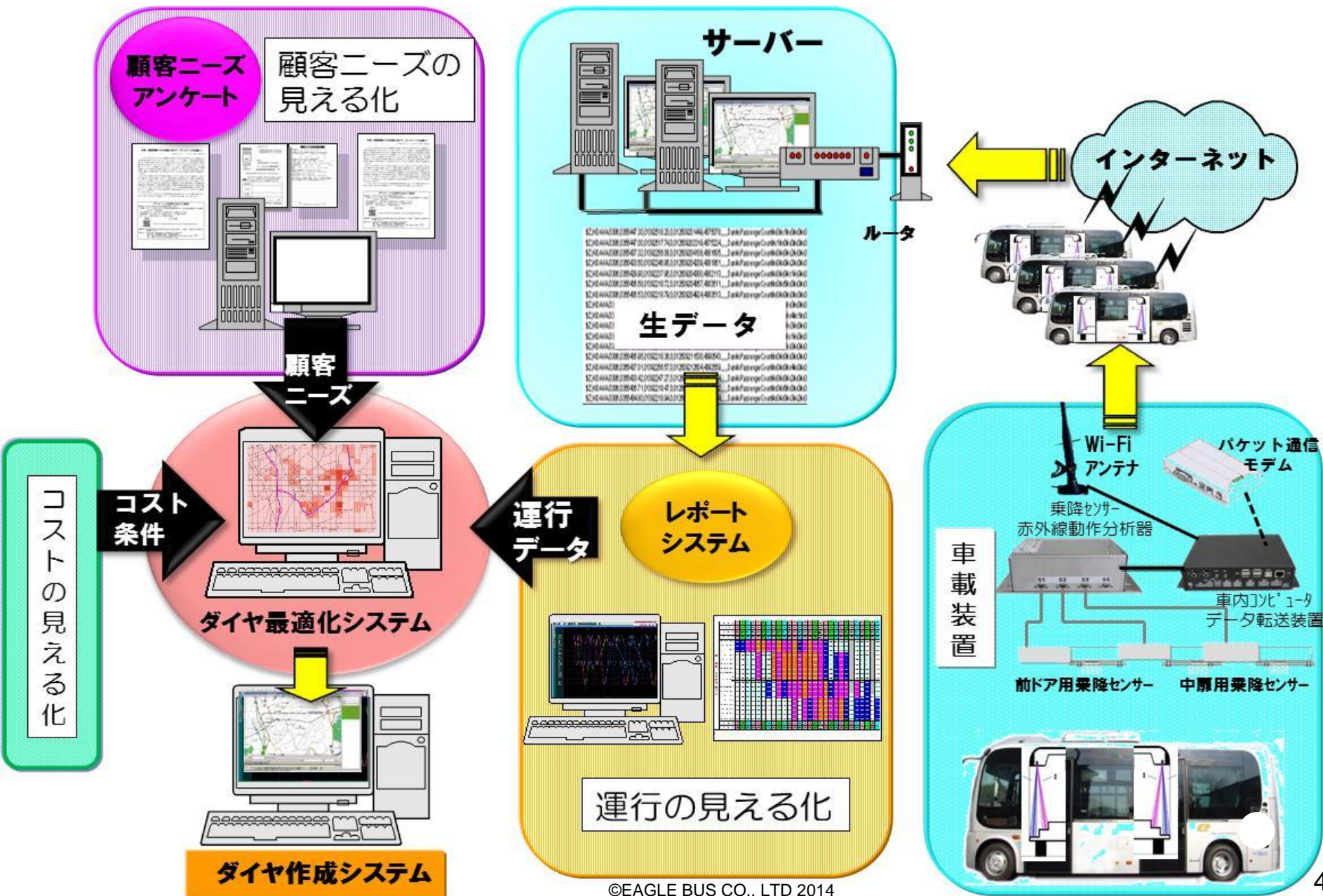


新しいアイデアを組み合わせた改善策の決定

運行品質と効率を高める供給革新と新たな利用客を増やす需要創出

PDCA 3年改善モデル





需要創出

生活路線バスに外客を取り込む 観光おこしによる観光客の取り込み

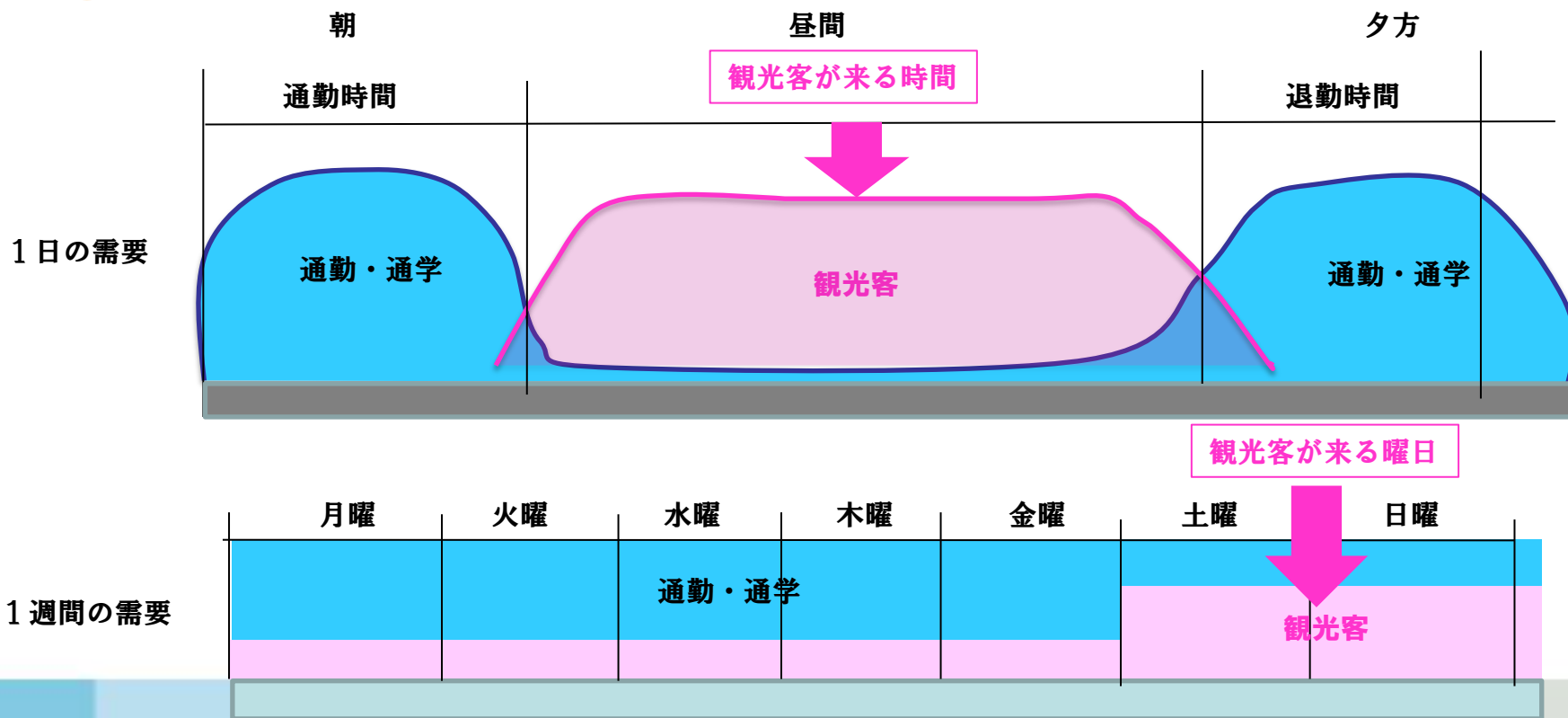
ネガティブ
サイト

少子高齢化社会の日本では地域の生活路線バス利用者は年々減少



ポジティブ
サイト

一方で元気なリタイア族は増加。時間とお金があり健康、観光に関心

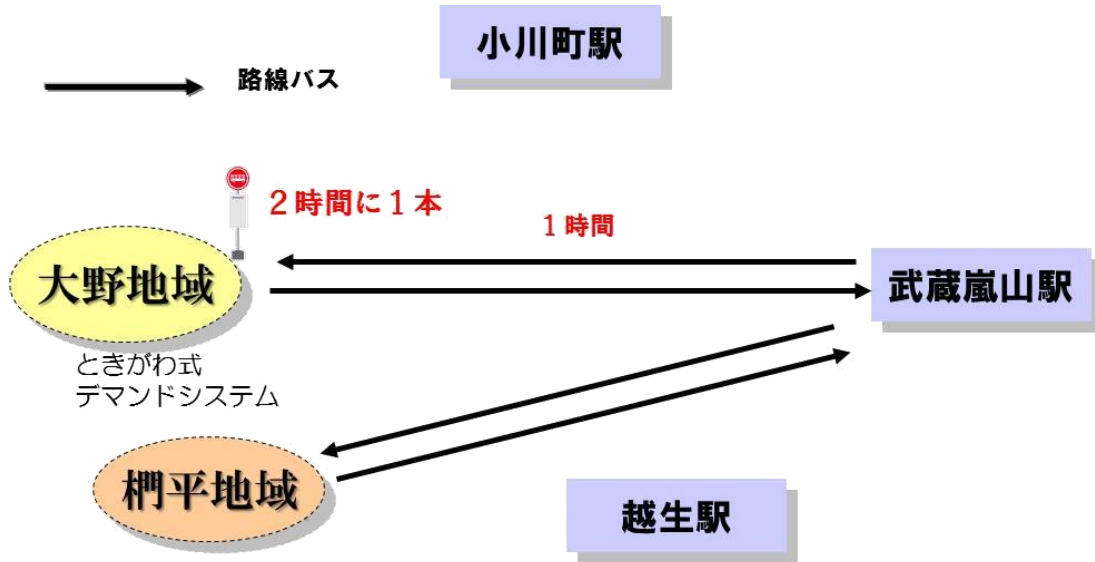




ハブバス停留所を中心とした 包括的政策の取り組み

交通ネットワークのハブ&スポーク化による 輸送量増加と多方向への需要の対応

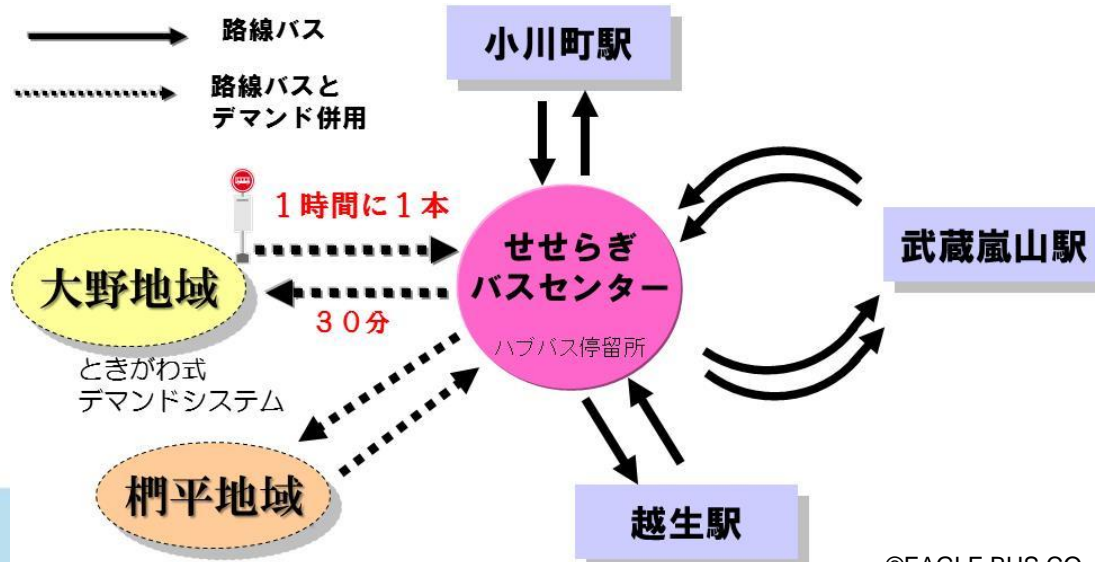
ハブ&スポーク導入前



ハブ&スポーク
導入効果

運行間隔
2時間に1本
一方向アクセス

ハブ&スポーク導入後



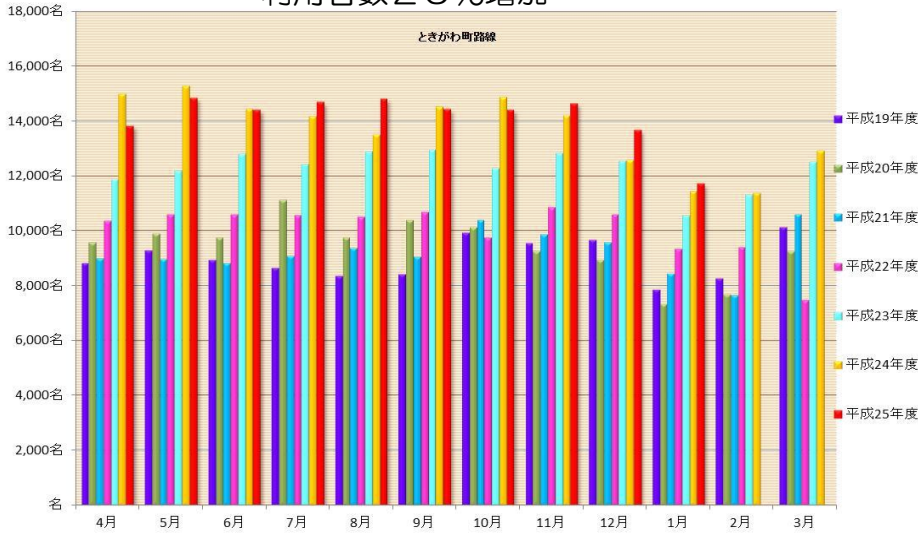
運行間隔
1時間に1本
3方向アクセス

第1
レベル

ハブ & スポークの導入 (埼玉県ときがわ町)



利用者数25%増加



輸送量150%~300%増加 (ワゴン1台増加)

地区	行先	小川駅				武蔵嵐山駅				越生駅			
		改正前	改正後	増減便数	増加率	改正前	改正後	差	増加率	改正前	改正後	差	増加率
竹の谷	往路	6	9	3	150%	6	13	7	217%	11	14	3	127%
	復路	6	11	5	183%	3	14	11	467%	11	13	2	118%
日向根	往路	6	9	3	150%	6	13	7	217%	11	14	3	127%
	復路	6	11	5	183%	2	14	12	700%	11	13	2	118%
日影	往路	7	11	4	157%	6	12	6	200%	8	12	4	150%
	復路	7	11	4	157%	6	11	5	183%	7	8	1	114%
十王堂前	往路	7	8	1	114%	6	8	2	133%	8	7	▲1	88%
	復路	7	4	▲3	57%	6	9	3	150%	7	6	▲1	86%
原	往路	7	6	▲1	86%	8	11	3	138%	8	9	1	113%
	復路	7	8	1	114%	8	11	3	138%	7	8	1	114%
別所	往路	0	8	8		0	10	10		0	16	16	
	復路	0	5	5		0	9	9		0	16	16	
瀬戸	往路	7	8	1	114%	7	12	5	171%	17	17	0	100%
	復路	8	10	2	125%	3	13	10	433%	17	17	0	100%
合計	往路	40	59	19	148%	39	88	49	226%	63	89	26	141%
	復路	41	60	19	146%	28	89	61	318%	60	78	18	130%

ときがわ町路線再編成2010年

ハブ&スポークとデマンド導入効果

- 輸送量は150%~300%増加
- 利用者数 再編前比較25%増加
- 総走行キロ数 5%削減 (デマンド用ワゴン車1台導入)

車両の小型化とデマンド導入により総走行キロ5%削減 (ワゴン1台増加)

曜日	路線範囲	新						旧						対前年差			
		ときがわ路線全線						ときがわ路線全線+R01+R02+R03									
		2011.10.4改正			2010.10.1改正			2011.10.4改正			2010.10.1改正			1日走行km	路線別年間走行km	定期・デマンド別年間km	年間総km
月~金	ときがわ町定期	948.7		231,483		320,909		1,169		285,309		349,920		-221	-53,826		
	嵐山駅発着定期	366.5	244	89,426		335,793	265	244	64,611		349,920		102	24,815		-29,012	
	デマンド	61.0		14,884	14,884		0		0	0			61	14,884	14,884		
土曜日	ときがわ町定期	779.4		39,749		50,408		1,169		59,634		73,139		-390	-19,885		
	嵐山駅発着定期	209.0	51	10,659		50,408	265	51	13,505		73,139		-56	-2,846		-22,731	
	デマンド	0.0		0	0		0		0	0			0	0	0		
日曜・祝日	ときがわ町定期	779.4		52,220		66,223		779		52,166		52,166		1	54		
	嵐山駅発着定期	209.0	67	14,003		66,223	0	67	0		52,166		209	14,003		14,057	
	デマンド	0.0		0	0		0		0	0			0	0	0		
年間	ときがわ町定期	-		323,452		437,540		-		397,110		475,226		-	-73,658		
	嵐山駅発着定期	-	362	114,088		452,424	-	362	78,116		475,226		-	35,972		37,686	
	デマンド	-		14,884	14,884		-		0	0			-	14,884	14,884		
	運休	3						3									

ハブバス停留所に施設機能を設置 (小さな拠点化)

過疎地では、自宅の近くに商店もなく公共サービスの提供を受けることも困難である。ハブバス停留所に、コンビニや調剤薬局、飲食店を設置し、高齢者がハブへ来ることで年金をおろしたり、薬をもらったり、高齢者のコミュニケーションの場となる。観光客が取り込める地域では、お土産店や観光案内所を兼ねることで観光客対策も可能。

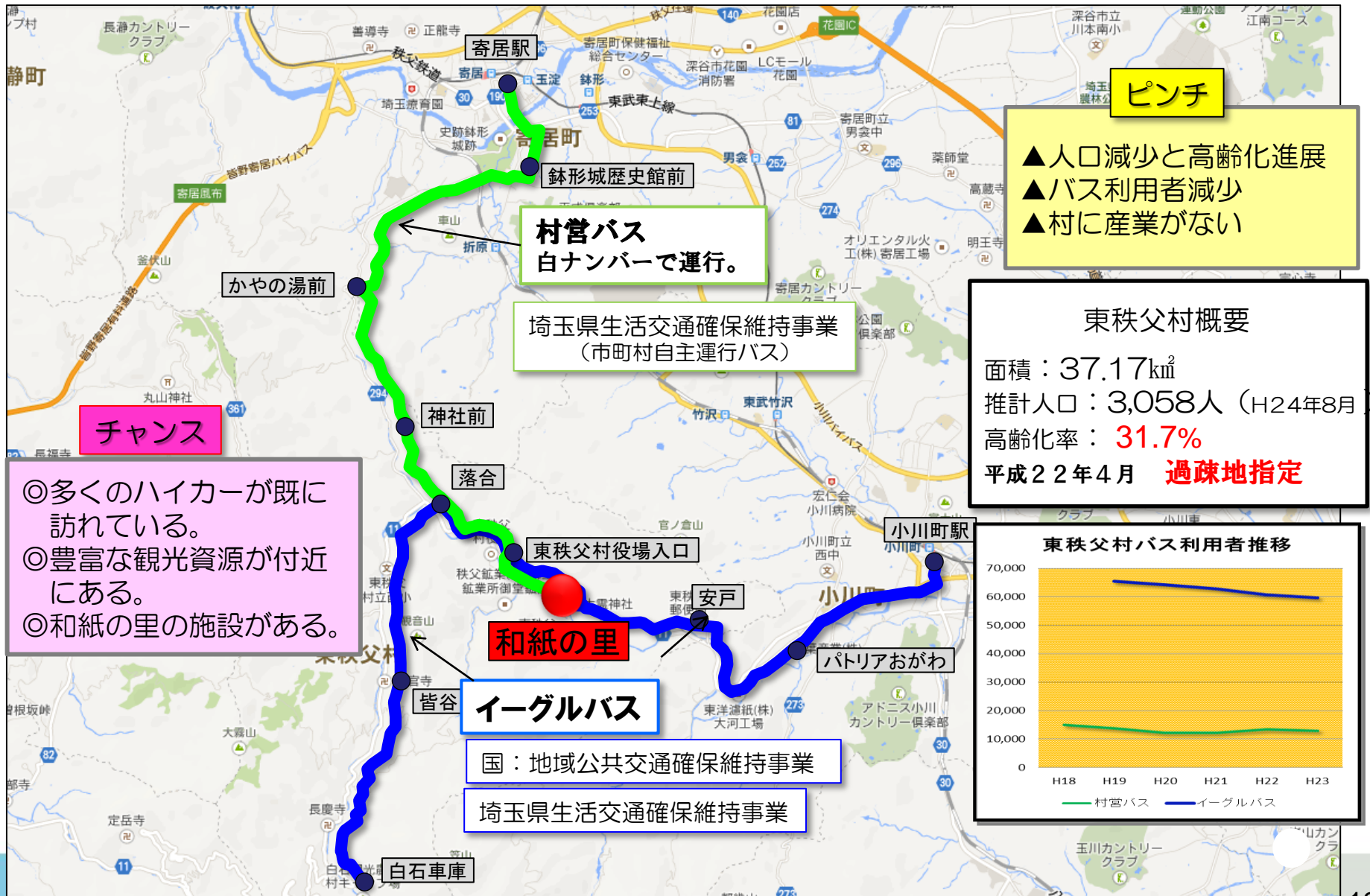




ハブ&スポークと観光おこしに よる小さな拠点モデル

埼玉県東秩父村

東秩父村 バス路線現状 (2014年8月現在)



東秩父村和紙の里ハブ化構想

小さな拠点形成

和紙の里を交通の結末点のハブバスセンターとし、ここに地域住民の生活機能向上施設を集約し、またウォーキング観光客の拠点とすることで、和紙の里が村のにぎわいとサービス機能の中心となり、住民の生活利便向上と観光客による経済効果、ハブ&スポークによる効率的なバス運行によって、住民、観光客によるバス利用者数の増加によって生活路線バスの維持を可能とする。

地場産業振興

和紙、こんにゃく、水、野菜等の東秩父村の独自の素材を活かした観光客向けの飲食、地場産物品、サービスを事業化することによって産業の育成及び地場の雇用確保が期待できる。販売拠点として和紙の里のコンビニ機能を導入した売店を活用する。

生活交通確保維持

村営バスと民間バスを統合再編し、和紙の里を施設機能を備えた第二代ハブバスセンターとし、すべてのバスをハブで結束させるハブ&スポーク方式により運行便数の増加と住民の利便性の向上、観光客の取り込みを図る。

都市と農村交流

当地域はハイキングのメッカとして観光客が多く、4月に開催される七峰縦走には毎年7千名の申込み者がある。ハブ&スポークを導入し和紙の里をバスの結末点と観光の始終点とすることで、今まで利用困難であった観光客の駅から和紙の里への移動が便利になり多くの観光客の集客が可能となり、地域の主要観光点となり得る。

生活機能確保

東秩父村には連続した商店が存在せず住民の日常買い物不便地域である。和紙の里にコンビニストア機能を持たせることで住民はATM、宅急便、チケット購買日常身の回り品を購入することができるようになり生活機能が向上する。

情報通信確保維持

村内におけるインターネット環境の整備による住民と観光客の情報利用の促進。



和紙の里ハブ化による包括政策モデル

産業



観光産業による雇用創出

交通



交通再編による利便性向上

観光



観光客誘致による経済効果

生活機能



コンビニ機能を持つ売店による
銀行、郵便宅配機能と買い物機能



東秩父村 和紙の里

和紙の里ハブ化による包括政策モデル



観光産業による雇用創出

産業



交通

交通再編による利便性UP



観光客誘致による活性化

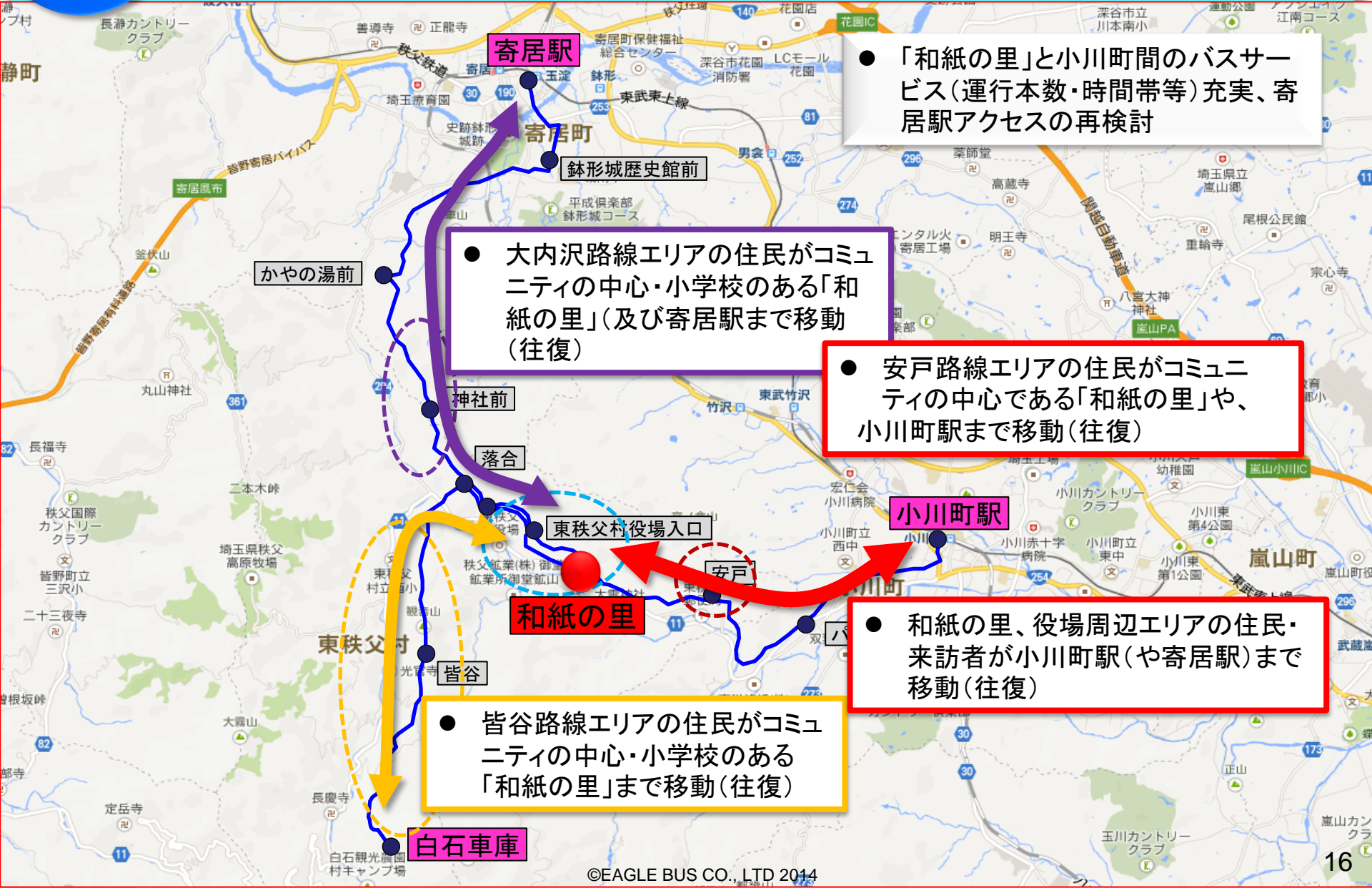
観光

生活
機能



コンビニ機能を持つ売店により銀行、郵便
宅配機能や日用品、嗜好品の購入可能

ハブ＆スポーク導入による輸送量増加と再配分 住民の移動の利便性向上(駅へのアクセス増加)



● 「和紙の里」と小川町間のバスサービス(運行本数・時間帯等)充実、寄居駅アクセスの再検討

● 大内沢路線エリアの住民がコミュニティの中心・小学校のある「和紙の里」(及び寄居駅まで移動(往復))

● 安戸路線エリアの住民がコミュニティの中心である「和紙の里」や、小川町駅まで移動(往復)

● 和紙の里、役場周辺エリアの住民・来訪者が小川町駅(や寄居駅)まで移動(往復)

● 皆谷路線エリアの住民がコミュニティの中心・小学校のある「和紙の里」まで移動(往復)

ハイカーを和紙の里を経由することによる利用者増加 「ハイカー・登山者の起終点需要」



- ハイカーがバス沿線を登山の起終点として和紙の里を利用する需要

- ハイカーがバス沿線に下山しバスで「和紙の里」まで行き、休憩後にバスで小川町に帰る需要

- 「和紙の里」が帰宅時の立ち寄り・休憩施設として利用
- 「和紙の里」から小川町へ帰る時のバスサービス（運行本数・時間帯等）や運賃政策（エリア周遊券等）の充実が重要

二本木峠ハイカー

粥新田峠ハイカー

定峰峠下山ハイカー

官ノ倉山ハイカー

皆谷下山ハイカー

都幾山・堂平山・七重峠・物見山ハイカー

東秩父村の観光資源の活用



秩父高原牧場



花モモ



ポピー畑

和紙の里を核とする観光資源へのアクセス



生活機能

和紙の里に施設機能を付加して 村のにぎわい拠点とする。

村には連続した商店がなく住民は村外に買い物に行かねばならない。
ハブ停留所の売店にコンビニ機能を設けることで、銀行機能や郵便機能
日用品や食料品、酒、たばこ等の嗜好品の購入が可能となる。
村民に必要な生活機能やサービスを集中することで住民は和紙の里に来る
ことで生活の質が向上し、和紙の里へ移動する住民のバス利用も増加する。

生活機能

コンビニ機能
銀行ATM
公共料金振り込み
各種チケット
宅急便
郵便機能
日用品(食品)

観光機能

- 観光インフォメーション
- 施設入場券販売
- バス乗車券販売

地場産品販売

野菜・牛乳・ソフト
クリーム・チーズ・
こんにやく
和紙クラフト
やきもの



産業

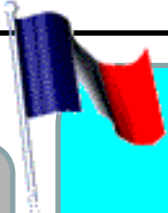
観光客増加による物産、サービス需要の増加が
村の産業興しの起爆剤となる。

観光客の増加によってバスの利用者増加だけでなく、観光客に対する物販やサービス等新たな産業の創出が期待できる。他地域にはないコンセプトにより東秩父村の産品がブランド力が付いたら、通販等による日本国内外へ市場を拡大し、雇用の増加、若い人の定着をめざす。

東秩父村の資源を活かした産業。

工芸：和紙と和紙を使ったクラフト
等 新たな商品開発。

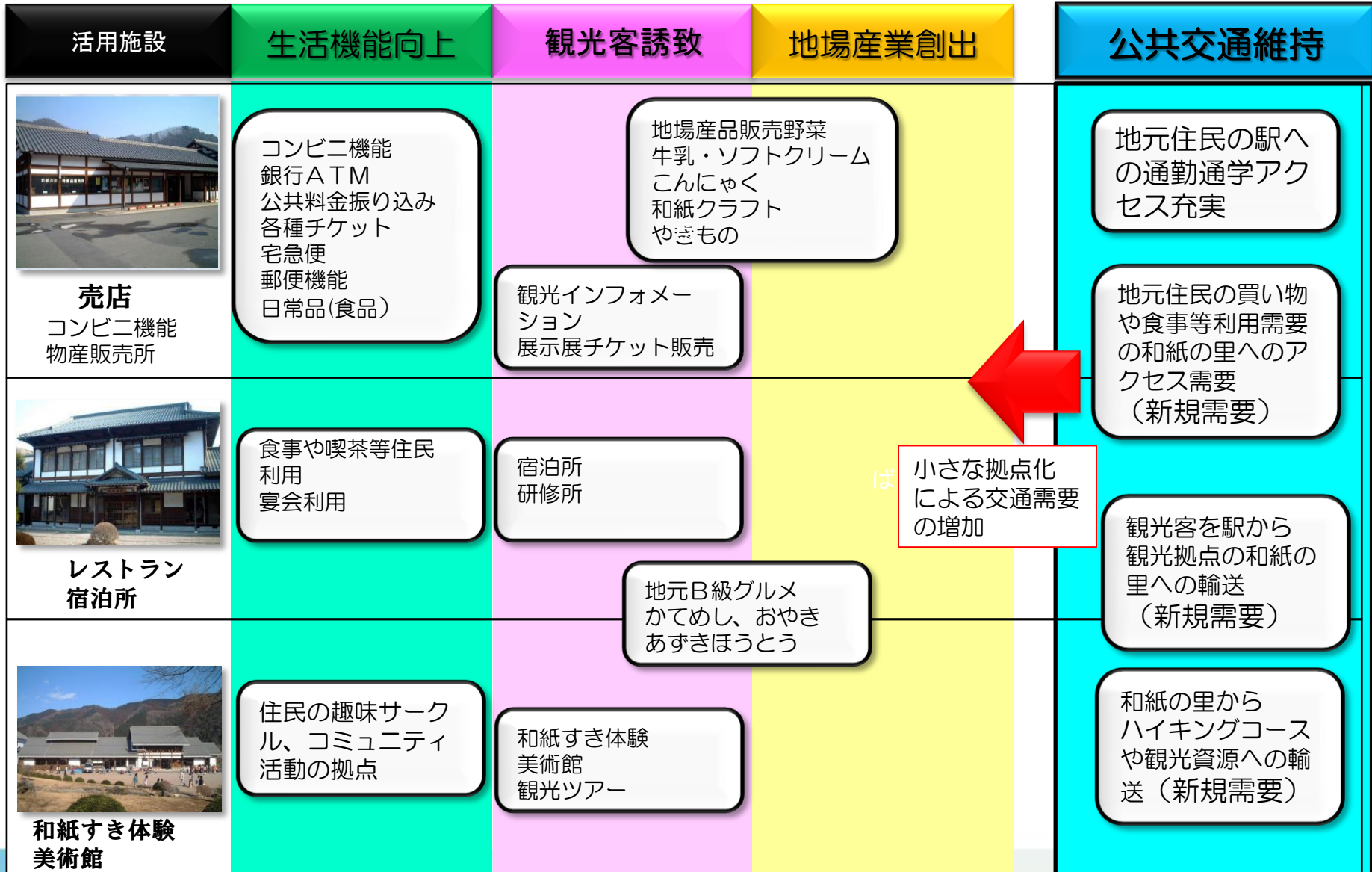
- 東秩父村のコンニャク販売と
コンニャクを使ったヘルシー料理。
- そば、あずきほうとう
- 東秩父村取り立ての野菜販売
みかん

- 
- フランスアンベール市との姉妹都市を
利用し、フランスコンセプトによる食
アンベール市協力によるチーズ作り
カフェ、野菜のフレンチ料理、ガゼット
 - 牧場のソフトクリーム
 - 乳製品を使った料理。

観光：体験型ツアー

- ・ノルディックウォーキング
- ・断食
- ・書道体験

和紙の里ハブ化構想による付加価値向上と 地域の交通確保・維持

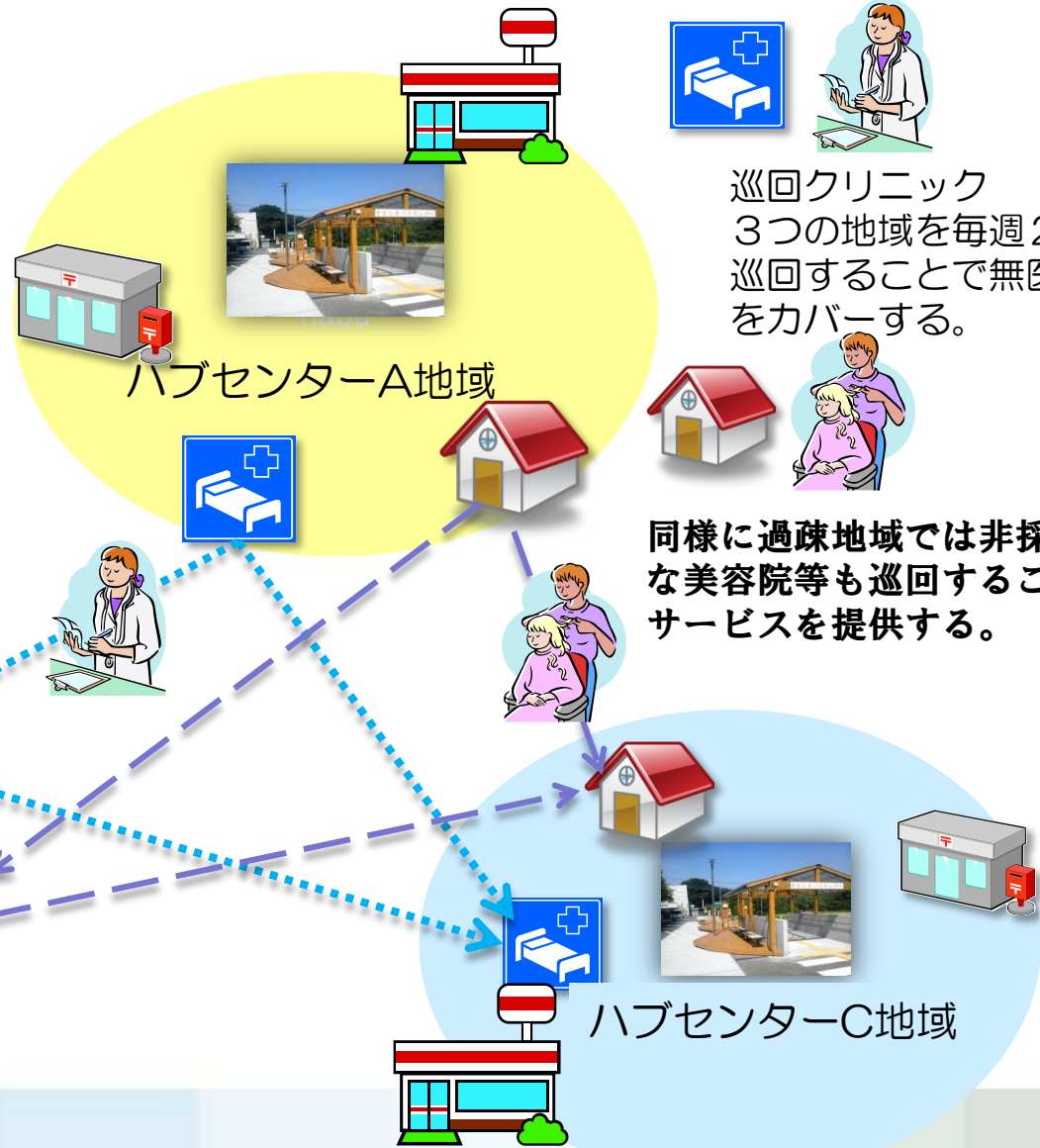




第3 レベル

ハブ停留所の連携による広域サービス強化

いくつかの地域のハブ停留所を巡回することでクリニックや美容等のサービスを提供するNPOやボランティアの効率を良くし、従来なかったサービスが提供することができる。

「コンパクトシティ構想」は、高齢者を中心部に住ませ、サービス提供効率を上げる構想であるが、高齢者は先祖代々の地を離れることに抵抗感がある。ハブにサービスを集約しここに高齢者を集めることで、同様の効果を上げることが可能。



 
巡回クリニック
3つの地域を毎週2回
巡回することで無医村
をカバーする。

 
同様に過疎地域では非採算
な美容院等も巡回することで
サービスを提供する。

第4 レベル

高次地方都市連合における複数の地方都市をつなぐ 自動車交通ネットワークのあり方

新高速乗合バスネットワークを観光客の
幹線移動とし、観光客需要を取り込む
地方都市の生活路線バスと結ぶことで
二次交通需要



2020年東京オリンピック決定

川越市もゴルフ会場に決定。
海外から東京へ来訪。
↓
東京から川越に多くの
観光客来訪
↓
川越からときがわ町、
東秩父村へ観光客誘導
↓
川越観光の後
高速バスを使って京都へ
↓
高速バスネットワーク
で全国移動



包括政策実現のための課題

- **既存法律**： 既存の路線にハブ&スポークを導入し再編した場合交付されていた補助金対象外になる恐れがある。柔軟な対応必要
- **新支援策**： 新たな国の支援策は都市計画がないと利用できない等、過疎地域に対する支援が少ない。
- **省庁縦割り**： 包括政策は理想的だが、補助案件は機能ごとに各省庁との個別折衝となり、条件と時期がまちまちのためにスタートラインを揃えられるか懸念される。また案件によってプロポーザルが必要な場合があり余分な時間がかかることと、包括政策の趣旨から考えると一括交付金的な支援が必要である。
- **人材不足**： 包括政策のノウハウを持った人材、組織が不足している。特に地方自治体は人材不足である。小さな拠点はハブの完成がゴールでなく、地域づくりのスタートに過ぎないので一般的なコンサルでなく地域密着できて責任ある人材確保が必要。